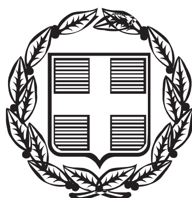


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 19**

7 Φεβρουαρίου 2000

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 25

Κύρωση τροποποιήσεων έτους 1997 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με τις αποφάσεις 1/97 και 2/97 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Κρατών της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 την 27 Νοεμβρίου 1997.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 2 του ν. 1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως» περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974, (ΠΑΑΖΕΘ 74) και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων" (Α 95).

2. Τις αποφάσεις 1/97 και 2/97 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, Κρατών, με τις οποίες υιοθετήθηκαν την 27 Νοεμβρίου 1997 οι τροποποιήσεις έτους 1997.

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του ν.1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» (Α 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α 154) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

5. Την 341/15-09-99 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

6. Την 447/02-12-99 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Στη Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) που κυρώθηκε με το Ν.1045/1980 (Α 95) και τροποποιήθηκε με το Ν.1159/1981 (Α 143), το Π.Δ. 541/1984 (Α 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α 70), το Π.Δ. 441/1989 (Α 191), το Π.Δ. 131/1990 (Α 52), το Π.Δ. 474/1991 (Α 175), το Ν.2013/1992 (Α 28), το Π.Δ. 418/1993 (Α 177), το Π.Δ. 419/93 (Α 178), το Π.Δ. 41/1994 (Α 31), το Ν.2208/1994 (Α 71), το Π.Δ. 323/94 (Α 173), το Π.Δ. 136/1995 (Α 84), το Π.Δ. 74/1996 (Α 58), το Π.Δ.192/1996 (Α 157) και το Π.Δ. 160/97(Α 141), κυρώνονται οι τροποποιήσεις έτους 1997 που υιοθετήθηκαν την 27-11-1997 με τις αποφάσεις 1 και 2 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Κρατών στην εν λόγω Σύμβαση.

2. Το κείμενο των τροποποιήσεων αυτών της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθεται ως ΜΕΡΟΣ Α και ΜΕΡΟΣ Β αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που κυρώνονται με το διάταγμα αυτό, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α'

RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ADOPTED ON 27 NOVEMBER 1997

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE CONFERENCE,

RECALLING article VIII (c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

NOTING resolutions A. 713(17) and A. 797 (19) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (IMO), concerning the safety of ships carrying solid bulk cargoes.

BEING DEEPLY CONCERNED at the continued loss of ships carrying bulk cargoes, sometimes without a trace, and the heavy loss of life incurred,

RECOGNIZING the urgent need to further improve the safety standards of ships carrying solid bulk cargoes, in all aspects of their design, equipment and operation to avoid recurrence of such casualties,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to all Members of IMO and all Contracting Governments to the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention the text of which is set out in the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1999, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified the Secretary-General of IMO of their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 1999 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

The following new chapter XII is added after existing chapter XI:

"CHAPTER XII ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1 "Bulk carrier" means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.

2 "Bulk carrier of single side skin construction" means a bulk carrier in which a cargo hold is bounded by the side shell.

3 "Length" of a bulk carrier means the length as defined in the International Convention on Load Lines in force.

4 "Solid bulk cargo" means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

5 "Bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards" means "Standards for the evaluation of scantlings of the transverse watertight vertically corrugated bulkhead between the two foremost cargo holds and for the evaluation of allowable hold loading of the foremost cargo hold" adopted by resolution 4 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 on 27 November 1997, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

6 The term "ships constructed" has the same meaning as defined in regulation II-1/1.1.3.1.

Regulation 2

Application

Bulk carriers shall comply with the requirements of this chapter in addition to the applicable requirements of other chapters.

Regulation 3

Implementation schedule

(This regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)

Bulk carriers to which regulations 4 or 6 apply shall comply with the provisions of such regulations according to the following schedule, with reference to the enhanced programme of inspections required by regulation XI/2:

.1 bulk carriers which are 20 years of age and over on 1 July 1999, by the date of the first intermediate survey or the first periodical survey after 1 July 1999, whichever comes first;

.2 bulk carriers which are 15 years of age and over but less than 20 years of age on 1 July 1999, by the date of the first periodical survey after 1 July 1999, but not later than 1 July 2002; and

.3 bulk carriers which are less than 15 years of age on 1 July 1999, by the date of the first periodical survey after the date on which the ship reaches 15 years of age, but not later than the date on which the ship reaches 17 years of age.

Regulation 4

Damage stability requirements applicable to bulk carriers

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1000 kg/m^3 and above, constructed on or after 1 July 1999 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of any one cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 3.

2 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, carrying solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m^3 and above, constructed before 1 July 1999 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of the foremost cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 3. This requirement shall be complied with in accordance with the implementation schedule specified in regulation 3.

3 Subject to the provisions of paragraph 6, the condition of equilibrium after flooding shall satisfy the condition of equilibrium laid down in the annex to resolution A.320(IX) - Regulation equivalent to regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966, as amended by resolution A.514(13). The assumed flooding need only take into account flooding of the cargo hold space. The permeability of a loaded hold shall be assumed as 0.9 and the permeability of an empty hold shall be assumed as 0.95, unless a permeability relevant to a particular cargo is assumed for the volume of a flooded hold occupied by cargo and a permeability of 0.95 is assumed for the remaining empty volume of the hold.

4 Bulk carriers constructed before 1 July 1999 which have been assigned a reduced freeboard in compliance with regulation 27(7) of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966, may be considered as complying with paragraph 2.

5 Bulk carriers which have been assigned a reduced freeboard in compliance with the provisions of paragraph (8) of the regulation equivalent to regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966, adopted by res-

olution A.320(IX), as amended by resolution A.514(13), may be considered as complying with paragraphs 1 or 2, as appropriate.

6 On bulk carriers which have been assigned reduced freeboard in compliance with the provisions of regulation 27(8) set out in Annex B of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, the condition of equilibrium after flooding shall satisfy the relevant provisions of that Protocol.

Regulation 5
Structural strength of bulk carriers

(This regulation applies to bulk carriers constructed on or after 1 July 1999)

Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1000 kg/m^3 and above, shall have sufficient strength to withstand flooding of any one cargo hold in all loading and ballast conditions, taking also into account dynamic effects resulting from the presence of water in the hold, and taking into account the recommendations adopted by the Organization.

Regulation 6
Structural and other requirements for bulk carriers

(This regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, carrying solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m^3 and above, shall comply with the requirements of this regulation in accordance with the implementation schedule specified in regulation 3.

2 The transverse watertight bulkhead between the two foremost cargo holds and the double bottom of the foremost cargo hold shall have sufficient strength to withstand flooding of the foremost cargo hold, taking also into account dynamic effects resulting from the presence of water in the hold, in compliance with the bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards. For the purpose of this regulation, the Bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards shall be treated as mandatory.

3 In considering the need for, and the extent of, strengthening of the transverse watertight bulkhead or double bottom to meet the requirements of paragraph 2, the following restrictions may be taken into account:

.1 restrictions on the distribution of the total cargo weight between the cargo holds; and

.2 restrictions on the maximum deadweight.

4 For bulk carriers using either of, or both, the restrictions given in paragraphs 3.1 and 3.2 above for the purpose of fulfilling the requirements of paragraph 2, these restrictions shall be complied with whenever solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m^3 and above are carried.

Regulation 7
Survey of the cargo hold structure of bulk carriers

(This regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)

Bulk carrier of 150 m in length and upwards of single side skin construction, of 10 years of age and over, shall not carry solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m^3 and above unless they have satisfactorily undergone either:

.1 a periodical survey in accordance with the enhanced programme of inspections required by regulation XI/2; or

.2 a survey of all cargo holds to the same extent as required for periodical surveys in the enhanced survey programme of inspections required by regulation XI/2.

Regulation 8
Information on compliance with requirements for bulk carriers

1 The booklet required by regulation VI/7.2 shall be endorsed by the Administration, or on its behalf, to indicate that regulations 4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with.

2 Any restrictions imposed on the carriage of solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m^3 and above in accordance with the requirements of regulation 6 shall be identified and recorded in the booklet referred to in paragraph 1.

3 Bulk carriers to which paragraph 2 applies shall be permanently marked on the side shell at amidships, port and starboard, with a solid equilateral triangle having sides of 500 mm and its apex 300 mm below the deck line, and painted a contrasting colour to that of the hull.

Regulation 9
Requirements for bulk carriers not being capable of complying with regulation 4.2 due to the design configuration of their cargo holds

(This regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)

For bulk carriers being within the application limits of regulation 4.2, which have been constructed with an insufficient number of transverse watertight bulkheads to satisfy that regulation, the Administration may allow relaxation from the application of regulations 4.2 and 6 on condition that they shall comply with the following requirements:

.1 for the foremost cargo hold, the inspections prescribed for the annual survey in the enhanced programme of inspections required by regulation XI/2 shall be replaced by the inspections prescribed therein for the intermediate survey of cargo holds;

.2 are provided with bilge well high water level alarms in all cargo holds, or in cargo conveyor tunnels, as appropriate, giving an audible and visual alarm on the navigation bridge, as approved by the Administration or an organization recognized by it in accordance with the provisions of regulation XI/1; and

.3 are provided with detailed information on specific cargo hold flooding scenarios. This information shall be accompanied by detailed instructions on evacuation preparedness under the provisions of Section 8 of the International Safety Management (ISM) Code and be used as the basis for crew training and drills.

Regulation 10
Solid bulk cargo density declaration

1 Prior to loading bulk cargo on a bulk carrier, the shipper shall declare the density of the cargo, in addition to providing the cargo information required by regulation VI/2.

2 For bulk carriers to which regulation 6 applies, unless such bulk carriers comply with all the relevant requiremen-

ts of this chapter applicable to the carriage of solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m^3 and above, any cargo declared to have a density within the range 1250 kg/m^3 to 1780 kg/m^3 shall have its density verified by an accredited testing organization.

Regulation 11
Loading instrument

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers of 150 m in length and upwards shall be fitted with a loading instrument capable of providing information on hull girder shear forces and bending moments, taking into account the recommendation adopted by the Organization.

2 Bulk carriers of 150 m in length and upwards constructed before 1 July 1999 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first intermediate or periodical survey of the ship to be carried out after 1 July 1999.

RESOLUTION 2 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ADOPTED ON 27 NOVEMBER 1997

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS (RESOLUTION A.744(18))

THE CONFERENCE,

RECALLING article VIII(c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

RECALLING ALSO resolution A.744(18) by which the Assembly of the International Maritime Organization (IMO) adopted Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers,

RECALLING FURTHER article VIII(b) and regulation XI/2 of the Convention concerning the procedure for amending the aforementioned Guidelines,

NOTING that the IMO Assembly, at its eighteenth session, when adopting resolution A.744(18), requested the IMO Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the Guidelines under review and update them as necessary, in the light of experience gained in their application,

NOTING ALSO resolution MSC.49(66) by which amendments to resolution A.744(18) were adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with article VIII and regulation XI/2 of the Convention,

RECOGNIZING the urgent need to further improve the safety standards of ships carrying solid bulk cargoes,

HAVING CONSIDERED amendments to the said Guidelines proposed and circulated in accordance with article VIII of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1999, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified the Secretary-General of IMO of their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 1999 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

ANNEX
AMENDMENTS TO THE QUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS (RESOLUTION A.744(18)

GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS (resolution A. 744(18), Annex A)

1 In the "Contents", the following text is added at the end:

"Annex 10 Requirements for extent of thickness measurement at areas of substantial corrosion. Periodical survey of bulk carriers within the cargo area".

2 Existing paragraph 1.2.10 is replaced by the following:

"1.2.10 A "corrosion prevention system" is normally considered either:

.1 a full hard coating; or

.2 a full hard coating supplemented by anodes

Protective coating should usually be epoxy coating or equivalent. Other coating systems may be considered acceptable as alternatives provided that they are applied and maintained in compliance with the manufacturer's specifications.

Where soft coatings have been applied, safe access should be provided for the surveyor to verify the effectiveness of the coating and to carry out an assessment of the conditions of internal structures which may include spot removal of the coating. When safe access cannot be provided, the soft coating should be removed."

3 The title "Tank corrosion - prevention system" of section 2.3 is changed to "Space protection"

4 Existing paragraph 2.3.1 is replaced by the following:

"2.3.1 Where provided, the condition of corrosion prevention system of ballast tanks should be examined. For ballast tanks, excluding double bottom tanks, where a coating is found in POOR condition as defined in 1.2.11, and it is not renewed, or where a soft coating has been applied, or where a coating has not been applied, the tanks in question should be examined at annual intervals. When such breakdown of coating is found in ballast double bottom tanks, or where a soft coating has been applied, or where a coating has not been applied, the tanks in question may be examined at annual intervals. When considered necessary by the surveyor, or where extensive corrosion exists, thickness measurements should be carried out. Where a protective coating is provided in cargo holds and is found in good condition, the extent of close-up surveys and thickness measurements may be specially considered*.

NOTES:

All through the text, replace the sentence "Thickness measurement should be carried out as considered necessary by the surveyor" with the expression "When considered necessary by the surveyor, or where extensive corrosion exists, thickness measurements should be carried out."

Where the words "specially considered" are found, add a reference to the following footnote:

* As a minimum, the words "specially considered" is taken to mean that sufficient close-up inspection and thickness measurements are taken to confirm the actual average condition of the structure under coating.

5 In paragraph 2.4.2, the word "Random" is deleted and the word "all" is inserted between the words "operation of" and "mechanically".

6 The following sentence is added to paragraph 2.6.3:

"Provisions for extended measurements for areas with substantial corrosion as defined in 1.2.9 are given in annex 10."

7 The following sentence is added to paragraph 2.6.4:

"Where a protective coating is provided in cargo holds and is found to be in GOOD condition, the extent of close up surveys and thickness measurements may be specially considered".

8 In paragraph 3.3.2, the words, "including close-up survey of hatch cover plating" are inserted after the words "hatch covers".

9 In paragraph 3.3.3., the words, "including close-up survey of hatch cover plating" are inserted after the words "steel pontoons"

10 The following new paragraphs 3.3.5 and 3.3.6 are added:

"3.3.5 Checking the satisfactory condition of hatch coaming plating and its stiffeners, including close-up survey should be made.

3.3.6 Random checking on the satisfactory operation of mechanically operated hatch covers should be made, including:

.1 stowage and securing in the open condition ;

.2 proper fit and efficiency of sealing in the closed condition;

.3 operational testing of hydraulic and power components, wires, chains, and link drives."

11 Existing paragraphs 3.4.1 and 3.4.2 are replaced by the following:

"3.4.1 For bulk carriers over 10 years of age, the following should be carried out:

.1 overall survey of all cargo holds. Where a protective coating is provided in cargo holds and is found to be in GOOD condition, the extent of close-up surveys and thickness measurements may be specially considered

.2 close-up examination of sufficient extent, minimum 25% of frames, to establish the condition of the lower region of the shell frames, including approximately the lower one third length of the side frames at side shell and side frame end attachment and the adjacent shell plating in the forward cargo hold. Where this level of survey reveals the need for remedial measures, the survey is to be extended to include a close-up survey of all of the shell frames and adjacent shell plating of that cargo hold as well as a close-up survey of sufficient extent of all remaining cargo holds;

.3 when considered necessary by the surveyor, thickness measurements are to be carried out. If the results of these thickness measurements indicate that substantial corrosion is found, the extent of thickness measurements should be increased in accordance with annex 10.

3.4.2 For bulk carriers over 15 years of age, the following should be carried out:

.1 overall survey of all cargo holds. Where a protective coating is provided in cargo holds and is found to be in GOOD condition, the extent of close-up surveys and thickness measurements may be specially considered;

.2 close-up examination of sufficient extent, minimum 25% of frames, to establish the condition of the lower region of the shell frames, including approximately the lower one third length of the side frames at side shell and side frame end attachment and the adjacent shell plating in the forward cargo hold and one other selected cargo hold. Where this level of survey reveals the need for remedial measures, the survey is to be extended to include a close-up survey of all of the shell frames and adjacent shell plating of that cargo hold as well as a close-up survey of sufficient extent of all remaining cargo holds;

.3 when considered necessary by the surveyor, thickness measurements should be carried out. If the results of these thickness measurements indicate that substantial corrosion is found, the extent of thickness measurements should be increased in accordance with annex 10.

12 Add a new paragraph 3.4.2.4 as follows:

".4 all piping and penetrations in cargo holds, including overboard piping, should be examined."

13 Existing paragraph 3.5.1 is replaced by the following:

"3.5.1 Examination of ballast tanks should be carried out when required as a consequence of the results of the periodical survey and intermediate enhanced survey. When considered necessary by the surveyor, thickness measurements should be carried out. If the results of these thickness measurements indicate that substantial corrosion is found, the extent of thickness measurements should be increased in accordance with annex 10".

14 Existing paragraph 4.2.3 is replaced by the following:

"4.2.3 For ballast tanks excluding double-bottom tanks, where a coating is found in POOR condition, as defined in 1.2.11, and it is not renewed, or where soft coating has been applied, or where a coating has not been applied, the tanks in question should be examined at annual intervals. When such breakdown of coating is found in ballast double-bottom tanks, or where soft coating has been applied, or where a coating has not been applied, the tanks in question may be examined at annual intervals. When considered necessary by the surveyor, or where extensive corrosion exists, thickness measurements should be carried out.

15 Existing paragraphs 4.3.1 and 4.3.2 are replaced by the following:

"4.3.1 For bulk carriers over 5 years of age, the following should be carried out:

.1 an overall survey of all cargo holds, including a close-up survey of sufficient extent, minimum 25% of frames, should be carried out to establish the condition of:

- shell frames including their upper and lower end attachments, adjacent shell plating and transverse bulkheads in the forward cargo hold and one other selected cargo hold;

- areas found suspect according to 1.2.8 at the previous periodical survey; and

.2 where considered necessary by the surveyor as a result of the overall and close-up survey as described in 4.3.1.1, the survey should be extended to include a close-up survey of all the shell frames and adjacent shell plating of that cargo hold as well as a close-up survey of sufficient extent of all remaining cargo holds.

4.3.2 For bulk carriers over 10 years of age, the following should be carried out:

.1 an overall survey of all cargo holds, including a close-up survey of sufficient extent, minimum 25% of frames, is to be carried out to establish the condition of:

- shell frames including their upper and lower end attachments, adjacent shell plating and transverse bulkheads in all cargo holds;
- areas found suspect according to chapter 1.2.8 at the previous periodical survey; and

.2 where considered necessary by the surveyor as a result of the overall and close-up survey as described in 4.3.2.1, the survey is to be extended to include a close-up survey of all the shell frames and adjacent shell plating of all cargo holds.

16 The following new paragraph 4.3.3. is added:

"4.3.3 For bulk carriers over 15 years of age, the following should be carried out:

.1 an overall survey of all cargo holds, including a close-up survey, is to be carried out to establish the condition of:

- all shell frames including their upper and lower end attachments, adjacent shell plating and transverse bulkheads in all cargo holds; and
- areas found suspect according to 1.2.8 at the previous periodical survey.

17 The following sentences are added to paragraph 4.4.1:

"The minimum requirement for thickness measurements at the intermediate enhanced survey are areas found to be suspect areas according to 1.2.8 at the previous periodical survey. Where substantial corrosion as defined in 1.2.9 is found, the extent of thickness measurements should be increased in accfordance with the requirements of annex 10"

18 The following new paragraph 4.4.3 is added:

"4.4.3 Where a protective coating is provided in cargo holds and is found in GOOD condition, the extent of close-up surveys and thickness measurements may be specially considered".

19 Existing sections 6,7 and 8 are renumbered as sections 7, 8 and 9 including all relevant paragraphs, and the following new section 6 is inserted:

"6 PROMPT AND THOROUGH REPAIRS OF BULK CARRIERS RELATIVE DAMAGES AND WASTAGE IN CARGO HOLDS

6.1 General

6.1.1. Any damage or excessive wastage beyond allowable limits to side shell frames, their end attachments and/or adjacent shell plating, and deck structure and deck plating between hatches, watertight bulkheads and hatch covers and hatch coamings that affect the structural strength or integrity of the hull of the vessel, is to be promptly and thoroughly repaired.

"Prompt" is defined as to be done without delay at the time of the survey. "Thorough" is defined as satisfactory in all respects and permanent.

6.1.2 For locations where adequate repair facilities are not immediately available, consideration may be given to allowing a vessel to proceed directly to a repair facility. This may require discharging of the cargo and/or temporary repairs for the intended voyage.

6.1.3 Damages or excessive wastage in the areas noted above which are considered by the attending surveyor to be of a nature not immediately affecting the vessel's structural or watertight integrity may be temporarily repaired for a limited period.

20 The following sentence is added to existing paragraph 7.1.1.2:

"In all cases, regardless of the pattern, the extent of thickness measurements should be sufficient as to represent the actual average condition of the plate."

21 Existing annex 1 is replaced by the following:

"Annex 1

Requirements for close-up survey at periodical surveys

AGE ≤ 5	5 ≤ AGE ≤ 10	10 ≤ AGE ≤ 15	AGE > 15
1	2	3	4
(A) 25% of shell frames in the forward cargo hold at representative positions. Selected frames in remaining cargo holds	(A) 25% of shell frames in all cargo holds including upper and lower end attachments and adjacent shell plating	(A) All shell frames in the forward cargo hold and 25% of frames in remaining cargo holds, including upper and lower end attachments and adjacent shell plating.	(A) All shell frames in all cargo holds including upper and lower end attachments and adjacent shell plating.
(B) One transverse web with associated plating and longitudinals in two representative water ballast tanks of each type (i.e. topside, hopper side or side tank).	(B) One transverse web with associated plating and longitudinals in each water ballast tank (i.e. topside, hopper side or side tank).	(B) All transverse webs with associated plating and longitudinals in each water ballast tank (i.e. topside, hopper side or side tank).	Areas (B)-(E) as for column 3
(C) Two selected cargo hold transverse bulkheads, including internal structure of upper and lower stools where fitted.	(B) Forward and aft transverse bulkhead in one side ballast tank, including stiffening system.(B)	(B) All transverse bulkheads in ballast tanks, including stiffening systems.	
	(C) One transverse bulkhead in each cargo hold, including internal structure of upper and lower stools, where fitted.	(C) All cargo hold transverse bulkheads including internal structure of upper and lower stools where fitted.	

(D) All cargo hold hatch covers and coamings	(D)All cargo hold hatch covers and coamings	(D)All cargo hold hatch covers and coamings
	(E) Selected areas of deck plating inside line of hatch openings between cargo hold hatches.	(E) All deck plating inside line of hatch openings between cargo hold hatches

(A) - Cargo hold transverse frame

(B) - Transverse web frame or watertight transverse bulkhead in water ballast tanks

(C) - Cargo hold transverse bulkheads plating, stiffeners and girders

(D) - Cargo hold hatch covers and coamings

(E) - Deck plating inside line of hatch openings between cargo hold hatches

Note: Close-up survey of transverse bulkheads to be carried out at four levels:

Level (a) - Immediately above the inner bottom and immediately above the line of gussets (if fitted) and shedders for ships without lower stool.

Level (b) - Immediately above and below the lower stool shelf plate (for those ships fitted with lower stools), and immediately above the line of the shedder plates.

Level (c) - About mid-height of the bulkhead.

Level (d) - Immediately below the upper deck plating and immediately adjacent to the upper wing tank, and immediately below the upper stool shelf plate for those ships fitted with upper stools, or immediately below the topside tank.

22 In Annex 8 to Annex A - "Recommended procedures for thickness measurements". General, the following words are added at the end of paragraph 2.

"and the maximum allowable diminution should be stated."

23 In appendix 2 to Annex 8 to Annex A - "Reports on thickness measurement" a new column headed "Maximum allowable diminution (mm)" is added.

24 The following new annex 10 is added:

"ANNEX 10

REQUIREMENTS FOR EXTENT OF THICKNESS MEASUREMENT AT AREAS OF SUBSTANTIAL CORROSION

PERIODICAL SURVEY OF BULK CARRIERS WITHIN THE CARGO AREA

SHELL PLATING

STRUCTURAL MEMBER	EXTENT OF MEASUREMENT	PATTERN OF MEASUREMENT
1. Bottom and side shell plating	a. Suspect plate, plus four adjacent plates b. See other tables for particulars on gauging in way of tanks and cargo holds.	a. 5 point pattern for each panel between longitudinals
2. Bottom/side shell longitudinals	Minimum of three longitudinals in way of suspect areas	3 measurements in line across web 3 measurements on flange

TRANSVERSE BULKHEADS IN CARGO HOLDS

STRUCTURAL MEMBER	EXTENT OF MEASUREMENT	PATTERN OF MEASUREMENT
1. Lower stool	a. Transverse band within 25 mm of welded connection to innerbottom. b. Transverse band within 25 mm of welded connection to shelf plate.	a. 5 point between stiffeners over 1 m length b. Ditto
2. Transverse bulkhead	a. Transverse band at approximately mid-height b. Transverse band at part of bulkhead adjacent to upper deck or below upper stool shelf plate (for those ships fitted with upper stools)	a. 5 point pattern over 1 m^2 of plating b. 5 point pattern over 1 m^2 of plating

DECK STRUCTURE INCLUDING CROSS STRIPS, MAIN CARGO HATCHWAYS, HATCH COVERS, COAMINGS AND TOPSIDE TANKS

STRUCTURAL MEMBER	EXTENT OF MEASUREMENT	PATTERN OF MEASUREMENT
1. Cross deck strip plating 2. Underdeck stiffeners 3. Hatch covers 4. Hatch coamings 5. Topside water ballast tanks	Suspect cross deck strip plating a. Transverse members b. Longitudinal members a. Skirt, each side and ends, 3 locations b. 3 longitudinal bands, outboard strakes (2) and centerline strake (1). Each side and end of coaming, one band lower 1/3, one band upper 2/3 of coaming a. Watertight transverse bulkheads i. lower 1/3 of bulkhead ii. upper 2/3 of bulkhead iii. stiffeners b. 2 representative swash transverse bulkheads i. lower 1/3 of bulkhead ii. upper 2/3 of bulkhead iii stiffeners	a. 5 point pattern between underdeck stiffeners over 1 m length a. 5 point pattern at each end and mid-span b. 5 point pattern on both web and flange a. 5 point pattern at each location b. 5 point measurement each band 5 point measurement each band, i.e. end or side coaming i. 5 point pattern over 1 m^2 of plating ii. 5 point pattern over 1 m^2 of plating iii. 5 point pattern over 1 m length i. 5 point pattern over 1 m^2 of plating ii. 5 point pattern over 1 m^2 of plating iii. 5 point pattern over 1 m length

STRUCTURAL MEMBER	EXTENT OF MEASUREMENT	PATTERN OF MEASUREMENT
5. Topside water ballast tanks (con-t'd) 6. Main deck plating 7. Main deck longi-tudinals 8. Web frames/ tran-sverses	c. 3 representative bays of slope plating i. lower 1/3 of tank ii. upper 2/3 of tank d. Longitudinals, suspect and adja-cent Suspect plates and adjacent (4) Minimum of 3 longi-tudinals where plating measured Suspect plates	c. i. 5 point pattern over 1 m^2 of plating ii. 5 point pattern over 1 m^2 of plating d. 5 point pattern both web and flange over 1 m length 5 point pattern over 1 m^2 of plating 5 point pattern on both web and flange over 1 m length 5 point pattern over 1 m^2

DOUBLE BOTTOM AND HOPPER STRUCTURE

STRUCTURAL MEMBER	EXTENT OF MEASUREMENT	PATTERN OF MEASUREMENT
1. Inner/double bot-tom plating 2. Inner/double bot-tom longitudinals 3. Longitudinal gird-ers or transverse floors 4. Watertight bulk-heads (WT floors) 5. Web frames 6. Bottom/side shell longitudinals	Suspect plate plus all adjacent plates Three longitudinals where plates mea-sured b. Suspect plates a. lower 1/3 of tank b. upper 2/3 of tank Suspect plate Minimum of three longitudinals in way of suspect areas	5 point pattern for each panel between longitudinals over 1 m length 3 measurements in-line across web, and 3 measurements on flange b. 5 point pattern over about 1 m^2 a. 5 point pattern over 1 m^2 of plating b. 5 point pattern al-ternate plates over 1 m^2 of plating 5 point pattern over 1 m^2 of plating 3 measurements in line across web 3 measurements on flange

CARGO HOLDS

STRUCTURAL MEMBER	EXTENT OF MEASUREMENT	PATTERN OF MEASUREMENT
1. Side shell frames	Suspect frame and each adjacent	a. At each end and mid span: 5 point pattern of both web and flange b. 5 point pattern within 25 mm of weld-ed attachment to both shell and lower slope plate

GUIDELINES ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTION DURING SURVEYS OF OIL TANKERS
(Resolution A. 744(18), Annex B)

25 The following sentence is added to paragraph 1.2.1:

"A tank which is used for both cargo and ballast will be treated as a ballast tank when substantial corrosion has been found in that tank ."

26 Existing paragraph 1.2.8 is replaced by the following:

"1.2.8 A corrosion prevention system is normally considered either

.1 a full hard coating; or

.2 a full hard coating supplemented by anodes.

Protective coating should usually be epoxy coating or equivalent. Other coating systems may be considered acceptable as alternatives provided that they are applied and maintained in compliance with the manufacturer's specifications.

Where soft coatings have been applied, safe access should be provided for the surveyor to verify the effectiveness of the coating and to carry out an assessment of the conditions of internal structures which may include spot removal of the coating. When safe access cannot be provided, the soft coating should be removed."

27 In paragraph 2.3.1, second sentence, the words "or where soft coating has been applied ," are added after the word "renewed".

28 In paragraph 4.2.4, first sentence, the words "or where soft coating has been applied," are added after the word "renewed".

29 The following sentence is added to paragraph 7.1.1.2:

"In all cases, regardless of the pattern, the extent of thickness measurements should be sufficient as to represent the actual average condition of the plate."

30 In annex 10 to Annex B- "Recommended procedures for thickness measurements", General, the following words are added at the end of paragraph 2:

"and the maximum allowable diminution should be stated."

31 In Appendix 2 to annex 10 to Annex B - "Reports on thickness measurement ", a new column headed "Maximum allowable diminution (mm) is added.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΑΠΟΦΑΣΗ 1 ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΣΤΙΣ 27 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1997.

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ,

Έχοντας υπόψη, το άρθρο VIII (γ) της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια "η Σύμβαση"), που αφορά στη διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης από Διάσκεψη Συμβαλλομένων Κρατών Μελών.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αποφάσεις Α.713 (17) και Α.797 (19) που υιοθετήθηκαν από την Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), που αφορούν στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν στερεά χύμα φορτία.

Δείχνοντας ενδιαφέρον, για τη συνεχή απώλεια των πλοίων, μερικές φορές χωρίς ίχνος, που μεταφέρουν χύμα φορτία, και την απώλεια ζωών που προκαλούν.

Αναγνωρίζοντας την επείγουσα ανάγκη της περαιτέρω βελτίωσης των προτύπων ασφαλείας των πλοίων που μεταφέρουν στερεά φορτία χύμα, απ' όλες τις απόψεις σχεδιασμού τους, εξοπλισμού και λειτουργίας για να αποφευχθεί επανεμφάνιση τέτοιων περιπτώσεων.

Αφού εξέτασε τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, οι οποίες προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν στα Μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και προς όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (γ) (ii) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, το

κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης,

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 1999, εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή περισσότερα από το ένα τρίτο (1/3) των Συμβαλλομένων Κρατών Μελών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί τουλάχιστον το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (ΙΜΟ) .

3. ΚΑΛΕΙ, τα Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) 2 της Σύμβασης οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1999, εφόσον γίνουν αποδεκτές, σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Μετά το υπάρχον κεφάλαιο XI προστίθεται το ακόλουθο νέο κεφάλαιο XII:

"ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ.

Κανονισμός 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς αυτού του κεφαλαίου :

1. "Φορτηγό μεταφοράς χύμα φορτίων" σημαίνει το φορτηγό μεταφοράς χύμα φορτίων όπως ορίζεται στον κανονισμό IX/1.6.

2. "Φορτηγό μεταφοράς χύμα φορτίων μονού τοιχώματος" σημαίνει το φορτηγό μεταφοράς χύμα φορτίων στο οποίο ένα κύτος φορτίου έχει ως πλευρά την πλευρά του περιβλήματος .

3. "Μήκος" ενός φορτηγού μεταφοράς χύμα φορτίων σημαίνει το μήκος όπως ορίζεται στην ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φόρτωσης.

4. "Στερεό χύμα φορτίο" σημαίνει κάθε υλικό, εκτός από υγρό ή αέριο, αποτελούμενο από ένα συνδυασμό μερών, κοκκίδια ή κάθε μεγαλύτερο τεμάχιο του υλικού, γενικά ομοιόμορφου στη σύνθεση το οποίο φορτώνεται απευθείας στους χώρους φορτίου ενός πλοίου χωρίς να μεσολαβεί οποιοδήποτε είδος συσκευασίας.

5. "Πρότυπα αντοχής διαφράγματος και διπύθμενου φορτηγού μεταφοράς χύμα φορτίων" σημαίνει πρότυπα για την αξιολόγηση των ενισχύσεων που εκτείνονται κάθετα κυματοειδώς στην εγκάρσια στεγανή φρακτή μεταξύ των δύο πρωραίων κυτών φορτίου και για τον υπολογισμό του επιτρεπομένου στα κύτη φορτίου των δύο πρωραίων κυτών φορτίου" που υιοθετήθηκαν από την απόφαση 4 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, Κρατών την 27 Νοεμβρίου 1997 όπως μπορούν να τροποποιηθούν από τον Οργανισμό, αρκεί αυτές οι τροποποιήσεις που υιοθετούνται, να τίθενται σε ισχύ και να γίνονται εφικτές σύμφωνα με τους όρους του άρθρου VIII της παρούσας σύμβασης που αφορούν στις διαδικασίες τροποποίησης που εφαρμόζονται στο παράρτημά της εκτός του κεφαλαίου Ι.

6. Ο όρος "πλοία που κατασκευάσθηκαν" έχει την ίδια έννοια όπως ορίζεται στον κανονισμό II-1/1.1.3.1.

Κανονισμός 2
Εφαρμογή

Τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου επιπρόσθετα προς τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις άλλων κεφαλαίων.

Κανονισμός 3
Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

(Αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999)

Τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός 4 ή 6 θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτών των κανονισμών σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα, σε σχέση με το αυξημένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό XI/2:

1. φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων τα οποία είναι ηλικίας 20 ετών και πάνω την 1 Ιουλίου 1999, από την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης επιθεώρησης ή την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1 Ιουλίου 1999, οποιαδήποτε έρχεται πρώτη,

2. φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων τα οποία είναι ηλικίας 15 ετών και πάνω αλλά μικρότερης των 20 ετών την 1 Ιουλίου 1999 από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1 Ιουλίου 1999 αλλά όχι αργότερα από την 1η Ιουλίου 2002, και

3. φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων ηλικίας μικρότερης των 15 ετών την 1 Ιουλίου 1999, από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την ημερομηνία που το πλοίο φθάνει την ηλικία των 15 ετών αλλά όχι αργότερα από την ημερομηνία που το πλοίο φθάνει την ηλικία των 17 ετών.

Κανονισμός 4

Απαιτήσεις ευστάθειας μετά από βλάβη που εφαρμόζονται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων

1. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150 m και άνω μονού τοιχώματος που σχεδιάσθηκαν για να μεταφέρουν στερεά χύμα φορτία έχοντα πυκνότητα 1000Kg/m^3 και πάνω που κατασκευάσθηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1999 θα έχουν, όταν φορτώνονται μέχρι την γραμμή φόρτωσης θέρους , την ικανότητα να αντέξουν στην κατάκλυση κάθε ενός από τα κύτη φορτίου σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης και να παραμένουν εν επιπλεύσει σε ικανοποιητική κατάσταση ισορροπίας, όπως ειδικά ορίζεται στην παράγραφο 3.

2. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150 m. και άνω μονού τοιχώματος , που μεταφέρουν στερεά χύμα φορτία έχοντα πυκνότητα 1780 Kg/m^3 και πάνω, που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999 θα έχουν, όταν φορτώνονται μέχρι τη γραμμή φόρτωσης θέρους, την ικανότητα να αντέχουν στην κατάκλυση του πρωραίου κύτους φορτίου σε όλες τις συνθήκες φόρτωσης και να παραμένουν εν επιπλεύσει σε ικανοποιητική κατάσταση ισορροπίας , όπως ειδικά προβλέπεται στην παράγραφο 3. Αυτή η απαίτηση θα πληρωθεί σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής όπως ειδικά προβλέπεται στον κανονισμό 3.

3. Παρά τους όρους της παραγράφου 6, η κατάσταση ισορροπίας μετά από κατάκλυση θα ικανοποιεί την κατάσταση ισορροπίας που παρατίθεται στο παράρτημα της απόφασης Α. 320 (IX) - Κανονισμός ισοδύναμος στον κανονισμό 27 της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φορτώσεως , 1966, όπως έχει τροποποιηθεί από την Απόφαση Α. 514 (13). Η υποτιθέμενη κατάκλυση χρειάζεται να λάβει υπόψη την κατάκλυση των χώρων των κυτών φορτίου. Η διαχωρητότητα του εμφόρτου κύτους θα υπολογίζεται ως 0.9 και η διαχωρητότητα ενός κενού κύτους θα υπολογίζεται ως 0.95, εκτός εάν μια διαχωρητότητα σχετική για κάθε ιδιαίτερο φορτίο υπολογίζεται για τον όγκο ενός κατακλυσμένου κύτους καταλαμβανομένου από φορτίο και μια διαχωρητότητα των 0.95 υπολογίζεται για τον απομένοντα κενό όγκο του κύτους.

4. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999 στα οποία έχει προσδιορισθεί μειωμένο ύψος εξάλων σύμφωνα με προς τον κανονισμό 27 (7) της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης , 1966, όπως έχει υιοθετηθεί την 5 Απριλίου 1966, μπορεί να θεωρηθούν ως συμμορφούμενα με την παράγραφο 2.

5. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων στα οποία έχει προσδιορισθεί μειωμένο ύψος εξάλων σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (8) ισοδύναμου κανονισμού προς τον κανονισμό 27 της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φορτώσεως, 1966, που υιοθετήθηκε από την απόφαση Α.320 (IX), όπως έχει τροποποιηθεί από την απόφαση Α.514(13), μπορεί να θεωρηθούν ως συμμορφούμενα με την παράγραφο 1 ή 2, ανάλογα με την περίπτωση.

6. Στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων στα οποία έχει προσδιορισθεί μειωμένο ύψος εξάλων σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 27(8) που παρατίθεται στο Παράρτημα Β του Πρωτοκόλλου 1988 που αναφέρεται στην Διεθνή Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης, 1966, η κατάσταση ισορροπίας μετά από κατάκλυση θα ικανοποιεί τις σχετικές προβλέψεις εκείνου του Πρωτοκόλλου.

Κανονισμός 5

Κατασκευαστική αντοχή των φορτηγών μεταφοράς χύμα φορτίων

(Αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που κατασκευάσθηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1999)

Τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150 m και πάνω μονού τοιχώματος που σχεδιάσθηκαν για να μεταφέρουν στερεά χύμα φορτία έχοντα πυκνότητα 1000 kg/m³ και πάνω, θα έχουν ικανοποιητική αντοχή για να αντέχουν στην κατάκλυση κάθε ενός κύτους φορτίου σε όλες τις έμφορτες καταστάσεις και καταστάσεις ερματισμού, λαμβανομένων επίσης υπόψη των δυναμικών αποτελεσμάτων που προέρχονται από την παρουσία νερού στο κύτος, και λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό.

Κανονισμός 6

Κατασκευαστικές και άλλες απαιτήσεις για τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων

(Αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999)

1. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150m και πάνω μονού τοιχώματος , που μεταφέρουν στερεά χύμα φορτία έχοντα πυκνότητα 1780 kg/m³ και πάνω θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού σύμφωνα με την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος που ειδικά προβλέπεται στον κανονισμό 3.

2. Το εγκάρσιο στεγανό διάφραγμα μεταξύ των δύο πρωραίων κυτών φορτίου και το διπύθμενο του πρωραίου κύτους φορτίου θα έχουν ικανοποιητική αντοχή για να αντέχουν στην κατάκλυση του πρωραίου κύτους φορτίου, λαμβανομένων επίσης υπόψη των δυναμικών επιδράσεων που προέρχονται από την παρουσία νερού στο κύτος, σε συμμόρφωση με τα πρότυπα αντοχής του διαφράγματος και του διπυθμένου του φορτηγού μεταφοράς χύμα φορτίων. Για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, τα πρότυπα αντοχής του διαφράγματος και διπυθμένου του φορτηγού μεταφοράς χύμα φορτίων θα εφαρμόζονται ως υποχρεωτικά.

3. Κατά την εξέταση της ανάγκης για την ενίσχυση του εγκάρσιου στεγανού διαφράγματος ή του διπυθμένου και την έκτασή της σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι περιορισμοί :

1. περιορισμοί στην κατανομή του συνολικού βάρους του φορτίου μεταξύ των κυτών φορτίου, και
2. περιορισμοί στο μέγιστο νεκρό βάρος

Κανονισμός 7

Επιθεώρηση της κατασκευής του κύτους φορτίου των φορτηγών μεταφοράς χύμα φορτίων

(Αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999)

Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150m και πάνω μονού τοιχώματος ηλικίας 10 ετών και πάνω, δεν θα μεταφέρουν χύμα στερεά φορτία έχοντα πυκνότητα 1780 kg/m³ και πάνω εκτός εάν έχουν ικανοποιητικά υποστεί είτε:

1. σε περιοδική επιθεώρηση σύμφωνα με το αυξημένο πρόγραμμα ελέγχων που απαιτείται από τον κανονισμό XI/2, ή
2. σε επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου στην ίδια έκταση όπως απαιτείται για περιοδικές επιθεωρήσεις στο αυξημένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων που απαιτείται από τον κανονισμό XI/2.

Κανονισμός 8

Πληροφορίες για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων

1. Το εγχειρίδιο που απαιτείται από τον κανονισμό VI/7.2 θα θεωρείται από την Αρχή ή κατ΄ εξουσιοδότηση αυτής , για να αποδειχθεί ότι οι κανονισμοί 4,5,6 και 7 πληρούνται ανάλογα με την περίπτωση.

2. Τυχόν περιορισμοί που τίθενται στην μεταφορά χύμα στερεών φορτίων εχόντων πυκνότητα 1780 kg/m³ και πάνω σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 6 θα αναγνωρίζονται και θα καταχωρούνται στο εγχειρίδιο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων στα οποία εφαρμόζεται η παράγραφος 2 θα σημαίνονται με μόνιμο τρόπο επί του περιβλήματος στην πλευρά στο μέσο του πλοίου, δεξιά και αριστερά, με ένα στερεό ισόπλευρο τρί-

γωνο που έχει πλευρές των 500mm και η κορυφή του είναι 300mm κάτω από την γραμμή καταστρώματος, και είναι βαμμένο με ευδιάκριτο χρώμα διάφορο εκείνου του σκάφους.

Κανονισμός 9

Απαιτήσεις για τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων τα οποία δεν είναι ικανά για συμμόρφωση με τον Κανονισμό 4.2 που αφορά στην σχεδίαση του διαχωρισμού των κυτών φορτίου τους.
(Αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999)

Για τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων που είναι εκτός εφαρμογής των ορίων του κανονισμού 4.2, τα οποία έχουν κατασκευασθεί με ικανοποιητικό αριθμό εγκάρσιων στεγανών φρακτών για να ικανοποιήσουν εκείνο τον κανονισμό, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει απαλλαγή από την εφαρμογή των κανονισμών 4.2 και 6 στην περίπτωση που συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. για το πρωραίο κύτος φορτίου, οι έλεγχοι που περιγράφονται για την ετήσια επιθεώρηση στο αυξημένο πρόγραμμα ελέγχων που απαιτούνται από τον κανονισμό XI/2 θα αντικαθίστανται από τους ελέγχους που περιγράφονται για την ενδιάμεση επιθεώρηση των κυτών φορτίου,

2. παρέχονται σε όλα τα κύτη συναγερμοί υψηλής στάθμης νερού στα σημεία αποστράγγισης, ή στις σήραγγες φορτίου, ανάλογα με την περίπτωση, οι οποίοι δίδουν ακουστικό και οπτικό σήμα συναγερμού στην γέφυρα όπως εγκρίνεται από την Αρχή ή ένα αναγνωρισμένο από αυτή οργανισμό σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού XI/1, και

3. παρέχονται λεπτομερείς πληροφορίες για τα σενάρια κατάκλυσης ειδικά για κάθε κύτος φορτίου. Αυτή η πληροφόρηση θα συμπεριλαμβάνεται στις λεπτομερείς οδηγίες για την προπαρασκευή της εγκατάλειψης κάτω από τις προβλέψεις του Τμήματος 8 του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και θα χρησιμοποιείται ως βάση για την εκπαίδευση του πληρώματος και τα γυμνάσια.

Κανονισμός 10

Δήλωση για την πυκνότητα χύμα στερεού φορτίου

1. Πριν την φόρτωση χύμα φορτίου σε ένα φορτηγό μεταφοράς χύμα φορτίου, ο ναυλωτής θα δηλώνει την πυκνότητα του φορτίου, επιπρόσθετα των παρεχομένων για το φορτίο πληροφοριών που απαιτούνται από τον κανονισμό VI/2.

2. Για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων στα οποία εφαρμόζεται ο Κανονισμός 6, εκτός εάν αυτά τα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων συμμορφώνονται με όλες τις σχετικές απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου που εφαρμόζονται για την μεταφορά χύμα στερεών φορτίων εχόντων πυκνότητα 1780 Kg/m^3 και πάνω, κάθε φορτίο που δηλώνεται ότι έχει πυκνότητα εντός του πεδίου από 1250 Kg/m^3 μέχρι 1780 Kg/m^3 θα έχει πυκνότητα επιβεβαιωμένη από διαπιστευμένη από οργανισμό δοκιμή.

Κανονισμός 11

Εγχειρίδιο φόρτωσης
(Αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους)

1. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150m και άνω θα έχουν όργανο φόρτωσης ικανό να παρέχει πληροφορίες για τις διατμητικές και καμπτικές ροπές του σκάφους, λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων που υιοθετούνται από τον Οργανισμό.

2. Φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων μήκους 150m και πάνω, που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1999 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης ενδιάμεσης ή περιοδικής επιθεώρησης του πλοίου που θα εκτελεσθεί μετά την 1 Ιουλίου 1999.

ΑΠΟΦΑΣΗ 2 ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ , 1974, ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΣΤΙΣ 27 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1997.

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΥΞΗΜΕΝΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (ΑΠΟΦΑΣΗ Α.744(18))

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ,

Έχοντας υπόψη, το άρθρο VIII (γ) της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια "η Σύμβαση"), που αφορά στη διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης από Διάσκεψη Συμβαλλομένων Κρατών Μελών,

Έχοντας επίσης υπόψη, την απόφαση Α.744 (18) με την οποία η Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αποδέχθηκε τις Οδηγίες στο αυξημένο πρόγραμμα ελέγχων κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων φορτηγών πλοίων που μεταφέρουν χύμα φορτία και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων,

Έχοντας περαιτέρω υπόψη το άρθρο VIII (β) και τον κανονισμό XI/2 της Σύμβασης που αφορούν στη διαδικασία για την τροποποίηση των προαναφερομένων Οδηγιών,

Σημειώνοντας ότι η Συνέλευση του Οργανισμού στην δέκατη όγδοη σύνοδό της, όταν κατά την αποδοχή της απόφασης Α.744(18), προτάθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας και από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), να διατηρηθούν οι οδηγίες σε συνεχή αναθεώρηση και ενημέρωση κατά το δυνατό, υπό το φως της εμπειρίας που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή τους,

Σημειώνοντας επίσης την απόφαση MSC 49 (66) με την οποία οι τροποποιήσεις στην απόφαση Α.744 (18) έγιναν αποδεκτές από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο VIII και τον κανονισμό XI/2 της Σύμβασης,

Αναγνωρίζοντας την επείγουσα ανάγκη της περαιτέρω βελτίωσης των προτύπων ασφαλείας των πλοίων που μεταφέρουν στερεά φορτία χύμα.

Αφού εξέτασε τις τροποποιήσεις στις προαναφερόμενες Οδηγίες, οι οποίες προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 8 της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (γ) (ii) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στις Οδηγίες για το αυξημένο πρόγραμμα ελέγχων κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων φορτηγών πλοίων που μεταφέρουν χύμα φορτία και πετρελαιοφόρων δεξαμενοπλοίων, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης,

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ)

της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 1999, εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή περισσότερα από το ένα τρίτο (1/3) των Συμβαλλομένων Κρατών Μελών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί τουλάχιστον το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις στο Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (ΙΜΟ) .

3. ΚΑΛΕΙ, τα Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) 2 της Σύμβασης οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1999, εφόσον γίνουν αποδεκτές, σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΑΥΞΗΜΕΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ
[ΑΠΟΦΑΣΗ Α.744(18)]

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΞΗΜΕΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ
[ΑΠΟΦΑΣΗ Α.744(18), Παράρτημα Α]

1. Στο τέλος των περιεχομένων προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

"Παράρτημα 10 - Απαιτήσεις για την έκταση της παχυμέτρησης σε σημεία με σημαντική διάβρωση. Περιοδική επιθεώρηση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύμα φορτίων εκτός των χώρων φορτίου".

2. Η υπάρχουσα παράγραφος 1.2.10 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"1.2.10. Ως σύστημα προστασίας από διάβρωση θεωρείται κανονικά είτε :

1. ένα πολλαπλών στρώσεων επίχρισμα, ή

2. ένα πολλαπλών στρώσεων επίχρισμα συμπληρωμένο με ανόδια.

Προστατευτικό επίχρισμα θα είναι συνήθως εποξικό επίχρισμα ή ισοδύναμο. Άλλα συστήματα επιχρίσματος μπορούν να θεωρηθούν αποδεκτά ως εναλλακτικά αρκεί να εφαρμόζονται και να διατηρούνται σύμφωνα με τις ειδικές οδηγίες των κατασκευαστών.

Όπου εφαρμόζονται απλά επιχρίσματα, θα παρέχεται ασφαλής πρόσβαση για τον επιθεωρητή για να επιβεβαιώσει την αποτελεσματικότητα του επιχρίσματος και να διατυπώσει μια εκτίμηση των συνθηκών των εσωτερικών κατασκευών η οποία μπορεί να περιλαμβάνει τοπική αφαίρεση του επιχρίσματος. Όταν δεν παρέχεται ασφαλής πρόσβαση, το απλό επίχρισμα θα αφαιρείται".

3. Ο τίτλος "Διάβρωση δεξαμενής - σύστημα προστασίας" του τμήματος 2.3 αλλάζει σε "Προστασία χώρων".

4. Η υπάρχουσα παράγραφος 2.3.1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"2.3.1. Η κατάσταση της αντιδιαβρωτικής προστασίας στις δεξαμενές έρματος, όπου παρέχεται, θα εξετάζεται. Για δεξαμενές έρματος εξαιρουμένων των διπύθμενων όπου ένα επίχρισμα βρίσκεται σε πτωχή κατάσταση όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.2.11 και δεν ανανεώνεται ή όπου ένα απλό επίχρισμα έχει εφαρμοσθεί ή όπου δεν έχει εφαρμοσθεί επίχρισμα οι εν λόγω δεξαμενές θα εξετάζονται στους ετήσιους ελέγχους. Όταν τέτοιες αναλύσεις του επιχρίσματος βρίσκονται σε δεξαμενές διπύθμενων ή όπου ένα απλό επίχρισμα έχει εφαρμοσθεί ή όπου δεν έχει εφαρμοσθεί επίχρισμα οι εν λόγω δεξαμενές μπορούν να εξετάζονται στους ετήσιους ελέγχους. Όταν θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή ή όπου υφίσταται εκτεταμένη διάβρωση θα εκτελούνται παχυμετρήσεις. Όπου παρέχεται προστατευτικό επίχρισμα στα κύτη φορτίου και βρίσκεται σε καλή κατάσταση, η έκταση των από απόσταση επαφής ελέγχων και των παχυμετρήσεων μπορεί να εξετάζεται ειδικά.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ :

Αν και το κείμενο, αντικαθιστά την πρόταση "Παχυμέτρηση θα εκτελείται όποτε θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή" με την έκφραση "Οταν θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή ή όπου υφίσταται εκτεταμένη διάβρωση, θα εκτελούνται παχυμετρήσεις".

Όπου συναντώνται οι λέξεις "θεωρείται ειδικά" προστίθεται μια παραπομπή με την ακόλουθη υποσημείωση:

* Κατ' ελάχιστον, οι λέξεις "θεωρείται ειδικά" σημαίνουν ικανοποιητικό από απόσταση επαφής έλεγχο και παχυμετρήσεις ελήφθησαν για να διαπιστωθεί η πραγματική κατά μέσο όρο κατάσταση της κατασκευής κάτω από το επίχρισμα.

5. Στην παράγραφο 2.4.2 η λέξη "Τυχαίο" διαγράφεται και η λέξη "όλο" τίθεται μεταξύ της λέξης "λειτουργίας του" και "μηχανικά".

6. Στην παράγραφο 2.6.3 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση :

"Προβλέψεις για εκτεταμένες μετρήσεις για σημεία με σημαντική διάβρωση όπως ορίζονται στην παράγραφο 1.2 δίδονται στο Παράρτημα 10".

7. Στην παράγραφο 2.6.4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος :

"Όπου παρέχεται προστατευτικό επίχρισμα σε κύτη φορτίου και βρίσκεται σε καλή κατάσταση η έκταση της από απόσταση επαφής επιθεώρηση και οι παχυμετρήσεις μπορεί να εξετάζονται ειδικά".

8. Στην παράγραφο 3.3.2, οι λέξεις "περιλαμβανομένων των από απόσταση επαφής επιθεωρήσεων των ελασμάτων των καλυμμάτων των στομίων κυτών" εισάγονται μετά τις λέξεις "καλύμματα στομίων κυτών".

9. Στην παράγραφο 3.3.3 οι λέξεις "περιλαμβανομένων των από απόσταση επαφής επιθεωρήσεων των ελασμάτων των καλυμμάτων στομίων κυτών" εισάγονται μετά τις λέξεις "χαλύβδινες σχεδίες".

10. Προστίθενται οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 3.3.5 και 3.3.6 :

"3.3.5 Θα γίνεται έλεγχος της ικανοποιητικής κατάστασης των υδρορροών των ελασμάτων των καλυμμάτων των στομίων κυτών και της σκληρότητάς τους, περιλαμβανομένης της από απόσταση επαφής επιθεώρηση.

3.3.6 Θα γίνονται τυχαίοι έλεγχοι της ικανοποιητικής λειτουργίας των μηχανοκίνητων καλυμμάτων στομίων κυτών, οι οποίοι περιλαμβάνουν:

1. την στοιβασία και ασφάλιση στην ανοικτή κατάσταση,

2. την κατάλληλη και ικανοποιητική στερέωση στην κλειστ.ή κατάσταση,

3. την λειτουργική δοκιμή των υδραυλικών και μηχανικών μερών, συρματόσχοινων, αλυσίδων και οδηγών".

11. Οι υφιστάμενες παράγραφοι 3.4.1 και 3.4.2 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες :

"3.4.1 Για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων ηλικίας άνω των 10 ετών, θα εκτελούνται τα ακόλουθα:

1. γενική επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου. Όπου παρέχεται προστατευτικό επίχρισμα στα κύτη φορτίου και βρίσκεται σε καλή κατάσταση η έκταση των από από-

σταση επαφής επιθεωρήσεων και παχυμετρήσεων μπορεί να εξετάζεται ειδικά.

2. από απόσταση επαφής εξέταση ικανοποιητικής έκτασης, τουλάχιστον 25% των νομέων για να αποδειχθεί η κατάσταση της χαμηλότερης περιοχής των νομέων του περιβλήματος, στην οποία περιλαμβάνονται κατά προσέγγιση το κατώτερο ένα τρίτο του μήκους της πλευράς των νομέων στην πλευρά του περιβλήματος και στις άκρες των συνδέσεων της πλευράς των νομέων και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος του πρωραίου κύτους φορτίου. Όπου αυτό το επίπεδο επιθεώρησης αποκαλύπτει την ανάγκη για διορθωτικά μέτρα, η επιθεώρηση δεν θα επεκτείνεται για να περιλάβει επιθεώρηση από απόσταση επαφής όλων των νομέων της γάστρας και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος αυτού του κύτους φορτίου καθώς μια από απόσταση επαφής επιθεώρηση εκτείνεται σε όλα τα απομένοντα κύτη φορτίου.

3. όταν θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή, εκτελούνται παχυμετρήσεις. Εάν τα αποτελέσματα αυτών των παχυμετρήσεων δείχνουν ότι βρέθηκε σημαντική διάβρωση, η έκταση των παχυμετρήσεων θα αυξάνεται σύμφωνα με το παράρτημα 10".

3.4.2 Για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων ηλικίας άνω των 15 ετών, θα εκτελούνται τα ακόλουθα:

1. γενική επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου. Όπου παρέχεται προστατευτικό επίχρισμα στα κύτη φορτίου και βρίσκεται σε καλή κατάσταση, η έκταση των από απόσταση επαφής επιθεωρήσεων και οι παχυμετρήσεις θα εξετάζονται ειδικά.

2. από απόσταση επαφής εξέταση ικανοποιητικής έκτασης, τουλάχιστον 25% των νομέων για να αποδειχθεί η κατάσταση της χαμηλότερης περιοχής των νομέων του περιβλήματος, στην οποία περιλαμβάνονται κατά προσέγγιση το κατώτερο ένα τρίτο του μήκους της πλευράς των νομέων στην πλευρά του περιβλήματος και στις άκρες των συνδέσεων της πλευράς των νομέων και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος του πρωραίου κύτους φορτίου και ένα άλλο επιλεγμένο κύτος φορτίου. Όπου αυτό το επίπεδο επιθεώρησης αποκαλύπτει την ανάγκη για διορθωτικά μέτρα, η επιθεώρηση δεν θα επεκτείνεται για να περιλάβει επιθεώρηση από απόσταση επαφής όλων των νομέων του περιβλήματος και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος αυτού του κύτους φορτίου καθώς μια από απόσταση επαφής επιθεώρηση εκτείνεται σε όλα τα απομένοντα κύτη φορτίου.

3. όταν θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή, θα εκτελούνται παχυμετρήσεις. Εάν τα αποτελέσματα αυτών των παχυμετρήσεων δείχνουν ότι βρέθηκε σημαντική διάβρωση, η έκταση των παχυμετρήσεων θα αυξάνεται σύμφωνα με το παράρτημα 10."

12 Προστίθεται νέα παράγραφος ως εξής:

"4. Θα εξετάζονται όλα τα δίκτυα και οι διελεύσεις στα κύτη φορτίου, περιλαμβανομένων των δικτύων πάνω από το κατάστρωμα."

13. Η υπάρχουσα παράγραφος 3.5.1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"3.5.1 Εξέταση των δεξαμενών έρματος θα εκτελείται όταν απαιτείται ως συνέπεια των αποτελεσμάτων της περιοδικής επιθεώρησης και της ενδιάμεσης αυξημένης επιθεώρησης. Όταν θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή θα εκτελούνται παχυμετρήσεις. Εάν τα αποτελέσματα αυτών των παχυμετρήσεων δείχνουν ότι βρέθηκε σημαντική διάβρωση, η έκταση των παχυμετρήσεων θα αυξάνεται σύμφωνα με το Παράρτημα 10."

14. Η υπάρχουσα παράγραφος 4.2.3 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"4.2.3 Για δεξαμενές έρματος μη περιλαμβανομένων των διπυθμένων, όπου ένα επίχρισμα βρίσκεται σε φτωχή κατάσταση, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.2.11 και δεν έχει ανανεωθεί ή όπου έχει εφαρμοσθεί απλό επίχρισμα ή όπου δεν έχει εφαρμοσθεί επίχρισμα, οι εν λόγω δεξαμενές θα εξετάζονται στους ετήσιους ελέγχους. Όπου τέτοιες αναλύσεις του επιχρίσματος βρίσκονται στα διπύθμενα έρματος, ή όπου έχει εφαρμοσθεί απλό επίχρισμα ή όπου δεν έχει εφαρμοσθεί επίχρισμα οι εν λόγω δεξαμενές μπορούν να εξετάζονται στους ετήσιους ελέγχους. Όταν θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή ή όπου υπάρχει εκτεταμένη διάβρωση θα εκτελούνται παχυμετρήσεις."

15. Οι υπάρχουσες παράγραφοι 4.3.1 και 4.3.2 αντικαθίστανται από την ακόλουθη:

"4.3.1 Για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίων ηλικίας άνω των 5 ετών θα εκτελούνται τα ακόλουθα :

1. γενική επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου, περιλαμβανομένης μιας από απόσταση επαφής επιθεώρηση, ικανοποιητικής έκτασης τουλάχιστον 25% των νομέων για να αποδειχθεί η κατάστασή των:

- νομέων του περιβλήματος περιλαμβανομένων των ανωτέρων και κατωτέρων μερών των άκρων τους, των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος και των ενισχύσεων των φρακτών στο πρωραίο κύτος φορτίου και σε ένα άλλο επιλεγμένο κύτος φορτίου,

- περιοχών που βρέθηκαν ως υπόψη για εξέταση σύμφωνα με την παράγραφο 2.2.8 στην προηγούμενη περιοδική επιθεώρηση, και

2. όπου θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή ως συνέπεια της γενικής και της από απόσταση επαφής επιθεώρησης όπως περιγράφεται στην παράγραφο 4.3.1.1, η επιθεώρηση θα επεκτείνεται για να περιλάβει μια από απόσταση επαφής επιθεώρηση όλων των νομέων του περιβλήματος και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος εκείνου του κύτους φορτίου καθώς επίσης μια από απόσταση επαφής επιθεώρηση ικανοποιητικής έκτασης σε όλα τα απομένοντα κύτη φορτίου.

4.3.2 Για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίου ηλικίας άνω των 10 ετών θα εκτελούνται τα ακόλουθα :

1. γενική επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου, περιλαμβανομένης μιας από απόσταση επαφής επιθεώρηση, ικανοποιητικής έκτασης τουλάχιστον 25% των νομέων για να αποδειχθεί η κατάστασή των:

- νομέων του περιβλήματος περιλαμβανομένων των ανωτέρων και κατωτέρων μερών των άκρων τους, των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος και των ενισχύσεων των φρακτών σε όλα τα κύτη φορτίου,

- περιοχών που βρέθηκαν ως υπόψη για εξέταση σύμφωνα με την παράγραφο 2.2.8 στην προηγούμενη περιοδική επιθεώρηση, και

2. όπου θεωρείται απαραίτητο από τον επιθεωρητή ως συνέπεια της γενικής και της από απόσταση επαφής επιθεώρησης όπως περιγράφεται στην παράγραφο 4.3.2.1, η επιθεώρηση θα επεκτείνεται για να περιλάβει μια από απόσταση επαφής επιθεώρηση όλων των νομέων του περιβλήματος και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος όλων των κυτών φορτίου.

16. Προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 4.3.3:

4.3.3 Για φορτηγά μεταφοράς χύμα φορτίου ηλικίας άνω των 15 ετών θα εκτελούνται τα ακόλουθα :

1. γενική επιθεώρηση όλων των κυτών φορτίου, περιλαμβανομένης μιας από απόσταση επαφής επιθεώρηση, για να αποδειχθεί η κατάστασή των:

- όλων των νομέων του περιβλήματος περιλαμβανομένων των ανωτέρων και κατωτέρων μερών των άκρων τους, των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος και των ενισχύσεων των φρακτών σε όλα τα κύτη φορτίου, και
- περιοχών που βρέθηκαν ως υπόψη για εξέταση σύμφωνα με την παράγραφο 2.2.8 στην προηγούμενη περιοδική επιθεώρηση.

17. Οι ακόλουθες προτάσεις προστίθενται στην παράγραφο 4.4.1:

"Η ελάχιστη απαίτηση για παχυμετρήσεις στην ενδιάμεση αυξημένη επιθεώρηση στις περιοχές που βρέθηκαν να είναι ύποπτες σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.8 στην προηγούμενη περιοδική επιθεώρηση όπου εντοπίζεται σημαντική διάβρωση, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.2.9 η έκταση των παχυμετρήσεων θα αυξάνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10".

18. Προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 4.4.3:

"4.4.3 Όπου παρέχεται ένα προστατευτικό επίχρισμα σε κύτη φορτίου και βρίσκεται σε καλή κατάσταση η έκταση των από απόσταση επαφής επιθεωρήσεων και των παχυμετρήσεων μπορεί να εξετάζεται ειδικά."

19. Τα υπάρχοντα τμήματα 6, 7 και 8 αναριθμούνται ως τμήματα 7, 8 και 9 περιλαμβάνοντας όλες τις σχετικές παραγράφους και εισάγεται το ακόλουθο νέο τμήμα 6 :

"6 ΑΜΕΣΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΕΧΟΥΝ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΖΗΜΙΕΣ ΚΑΙ ΦΘΟΡΕΣ ΣΤΑ ΚΥΤΗ ΦΟΡΤΙΟΥ"

6.1 Γενικά

6.1.1. Κάθε ζημία ή υπέρμετρη φθορά που υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα όρια στους νομείς του πλευρικού περιβλήματος, στις απολήξεις τους και/ή στα γειτονικά ελάσματα του περιβλήματος και στην κατασκευή του καταστρώματος και στα μεταξύ των στομίων κυτών ελάσματα του καταστρώματος στεγανά διαφράγματα και καλύμματα στομίων κυτών και υδρορροές στομίων κυτών τα οποία αποκλίνουν της κατασκευαστικής αντοχής ή της ακεραιότητας του σκάφους του πλοίου, θα επισκευάζεται αμέσως και πλήρως.

"Άμεση" ορίζεται ως πρέπουσα να γίνει χωρίς καθυστέρηση κατά το χρόνο της επιθεώρησης. "Πλήρης" ορίζεται ως ικανοποιητική από όλες τις απόψεις και μόνιμη.

6.1.2. Για περιοχές όπου δεν διατίθενται οι αναγκαίες ευκολίες για άμεσες επισκευές, μπορεί να εξετάζεται να επιτραπεί στο πλοίο να πλεύσει κατ' ευθείαν σε περιοχή που διαθέτει ευκολίες επισκευής. Αυτό μπορεί να απαιτεί εκφόρτωση του φορτίου και/ή προσωρινές επισκευές για το επιχειρούμενο ταξίδι.

6.1.3. Ζημίες ή υπέρμετρη φθορά σε χώρους που αναφέρονται πιο πάνω, οι οποίες θεωρούνται από τον επιτηρούντα επιθεωρητή ότι από τη φύση τους δεν επηρεάζουν άμεσα την κατασκευή του πλοίου ή τη στεγανότητα, μπορούν να επισκευάζονται προσωρινά για περιορισμένη περίοδο.

20. Στην υπάρχουσα παράγραφο 7.11.2 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

"Σε όλες τις περιπτώσεις, ανεξάρτητα από το πρότυπο, η έκταση των παχυμετρήσεων θα είναι ικανή να παρουσιάσει τον πραγματικό μέσο όρο της κατάστασης του ελάσματος."

21. Το υπάρχον παράρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο :

"Παράρτημα 1

Απαιτήσεις για από απόσταση επαφής επιθεώρηση κατά τις περιοδικές επιθεωρήσεις

Ηλικία ≤ 5	5 < Ηλικία ≤ 10	10 < Ηλικία ≤ 15	Ηλικία > 15
1	2	3	4
(Α) 25% των νομέων του περιβλήματος στο πρωραίο κύτος φορτίου σε αντιπροσωπευτικά σημεία Επιλεγμένοι νομείς στα απομένοντα κύτη φορτίου. (Β) Ένας εγκάρσιος ενισχυμένος νομέας με τα συνεργαζόμενα ελάσματα και διαμήκεις ενισχύσεις σε δύο αντιπροσωπευτικές δεξαμενές θαλασσίου έρματος κάθε τύπου (π.χ. άνω πλευρική δεξαμενή, χοάνες ή πλευρική δεξαμενή) (Γ) Δύο επιλεγμένες Εγκάρσιες φρακτές κύτους φορτίου, περιλαμβανομένων των εγκατεστημένων εσωτερικών κατασκευών των ανωτέρων και κατωτέρων γωνιακών ενισχύσεων	(Α) 25% των νομέων σε όλα τα κύτη φορτίου περιλαμβανομένων των ανωτέρων και κατωτέρων άκρων τους και γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος (Β) Ένας εγκάρσιος ενισχυμένος νομέας με συνεργαζόμενα ελάσματα και διαμήκεις ενισχύσεις σε κάθε δεξαμενή θαλασσίου έρματος (π.χ. άνω πλευρική δεξαμενή, χοάνες ή πλευρική δεξαμενή) (Β) Πρυμναίες και πρωραίες εγκάρσιες φρακτές σε κάθε πλευρά της δεξαμενής περιλαμβανομένων των ενισχύσεων	(Α) Όλοι οι νομείς του περιβλήματος στο πρωραίο κύτος φορτίου και το 25% των νομέων στα απομένοντα κύτη φορτίου, περιλαμβανομένων των ανωτέρων και κατωτέρων άκρων τους και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος (Β) Όλοι οι εγκάρσιοι ενισχυμένοι νομείς με συνεργαζόμενα ελάσματα και διαμήκεις ενισχύσεις σε κάθε δεξαμενή θαλασσίου έρματος (π.χ. άνω πλευρική δεξαμενή, χοάνες ή πλευρική δεξαμενή) (Β) Όλες οι εγκάρσιες φρακτές στις δεξαμενές έρματος περιλαμβανομένων των ενισχύσεων	(Α) Όλοι οι νομείς σε όλα τα κύτη φορτίου περιλαμβανομένων των ανωτέρων και κατωτέρων άκρων τους και των γειτονικών ελασμάτων του περιβλήματος Σημεία (Β) και (Ε) όπως για την στήλη 3.
1	2	3	4
	(Γ) Μία εγκάρσια φρακτή σε κάθε κύτος φορτίου, περιλαμβανομένων των εγκατεστημένων εσωτερικών ανωτέρων και κατωτέρων γωνιακών ενισχύσεων	(Γ) Ολες οι εγκάρσιες φρακτές περιλαμβανομένων των εγκατεστημένων εσωτερικών ανωτέρων και κατωτέρων γωνιακών ενισχύσεων	
(Δ) Όλα τα καλύμματα κυτών και οι υδρορροές	(Δ) Όλα τα καλύμματα κυτών και οι υδρορροές	(Δ) Όλα τα καλύμματα κυτών και οι υδρορροές	

	(Ε) Επιλεγμένα σημεία των ελασμάτων του καταστρώματος εσωτερικά της γραμμής των ανοιγμάτων στομίων κυτών ανάμεσα στα ανοίγματα των στομίων κυτών	(Ε) Όλα τα ελάσματα εσωτερικά της γραμμής των ανοιγμάτων στομίων κυτών ανάμεσα στα ανοίγματα των στομίων κυτών

(Α) - Εγκάρσιος νομέας του κύτους φορτίου

(Β) - Εγκάρσιος ενισχυμένος νομέας ή στεγανή εγκάρσια φρακτή στις δεξαμενές θαλασσίου έρματος

(Γ) - Ελάσματα των εγκαρσίων φρακτών των κυτών φορτίου, ενισχύσεις και κύριοι δοκοί.

(Δ) - Καλύμματα ανοιγμάτων στομίων κυτών και υδρορροές

(Ε) - Ελάσματα καταστρώματος εσωτερικά της γραμμής των ανοιγμάτων στομίων κυτών ανάμεσα στα ανοίγματα στομίων κυτών

Σημείωση: Η από απόσταση επαφής επιθεώρηση των εγκαρσίων φρακτών εκτελείται σε τέσσερα επίπεδα:

Επίπεδο (α) - Αμέσως πάνω από τον εσωτερικό πυθμένα και αμέσως πάνω από τη γραμμή των επιθεμάτων (εάν τοποθετηθεί), και των χοανών φόρτωσης σε πλοία χωρίς κατώτερες πλευρικές ενισχύσεις των φρακτών κύτους

Επίπεδο (β) - Αμέσως πάνω και κάτω από την κατώτερη πλευρική ενίσχυση φρακτών κύτους (για εκείνα τα πλοία στα οποία έχουν κατασκευασθεί κατώτερες πλευρικές ενισχύσεις των φρακτών κύτους) και αμέσως πάνω από τη γραμμή των ελασμάτων των χοανών φόρτωσης.

Επίπεδο (γ) - Στο μέσο ύψος περίπου της φρακτής.

Επίπεδο (δ) - Στα αμέσως κάτω από το ανώτερο κατάστρωμα ελάσματα του καταστρώματος και στα αμέσως γειτονικά της ανώτερης πλευρικής δεξαμενής, και στα αμέσως κάτω από την ανώτερη πλευρική ενίσχυση της φρακτής κύτους ελάσματα για εκείνα τα πλοία στα οποία έχουν κατασκευασθεί με ανώτερες πλευρικές ενισχύσεις των φρακτών κύτους ή αμέσως κάτω από την ανώτερη πλευρική δεξαμενή.

22. Στο Παράρτημα 8 του Παραρτήματος Α - "Συνιστώμενες διαδικασίες για τις παχυμετρήσεις" Γενικά, οι ακόλουθες λέξεις προστίθενται στο τέλος της παραγράφου 2 "και η μέγιστη επιτρεπόμενη μείωση θα δηλώνεται"

23. Στο προσάρτημα 2 του Παραρτήματος 8 στο Παράρτημα Α - "Αναφορές για την παχυμέτρηση" προστίθεται μια νέα στήλη με τίτλο "Μέγιστη επιτρεπομένη μείωση (mm)"

24. Το ακόλουθο νέο παράρτημα 10 προστίθεται:

"ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΧΥΜΕΤΡΗΣΗΣ ΣΕ ΣΗΜΕΙΑ ΜΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΔΙΑΒΡΩΣΗ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΕΛΑΣΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΛΗΜΑΤΟΣ

ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
1. Πυθμένας και πλευρικά ελάσματα περιβλήματος	α. Υποπτα σημεία ελάσματος και επιπλέον τα γειτονικά ελάσματα β. Βλέπε άλλους πίνακες με ιδιαίτερες οδηγίες για τον τρόπο μέτρησης των δεξαμενών και των κυτών φορτίου	α. 5 σημεία για κάθε ομάδα μεταξύ των διαμήκων
2. Πυθμένας/ διαμήκεις πλευρικές περιβλήματος	Το λιγότερο από τρεις διαμήκεις όπως με τα ύποπτα σημεία	3 μετρήσεις στην γραμμή κάθετα στον ενισχυμένο νομέα 3 μετρήσεις στην φλάντζα

ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΦΡΑΚΤΕΣ ΣΤΑ ΚΥΤΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
1. Κατώτερη πλευρική ενίσχυση φρακτής	α. Εγκάρσια πλευρά εντός των 25 mm της ενισχυμένης ενίσχυσης του εσωτερικού πυθμένα β. Εγκάρσια πλευρά εντός των 25 mm της σύνδεσης της ενισχυμένης ενίσχυσης του ιδίου ελάσματος	α. 5 σημεία μεταξύ των ενισχύσεων πάνω από ένα μέτρο μήκος β. 5 σημεία μεταξύ των ενισχύσεων πάνω από ένα μέτρο μήκος
2. Εγκάρσια φρακτή	α. Εγκάρσια πλευρά ακριβώς στο μέσο του ύψους β. Εγκάρσια πλευρά στο μέρος της φρακτής που γειτονεύει με το ανώτερο κατάστρωμα ή κάτω από την ανώτερη πλευρική ενίσχυση της φρακτής (για πλοία που κατασκευάσθηκαν με ανώτερη πλευρική ενίσχυση φρακτών)	α. 5 σημεία σε κάθε $1 m^2$ ελάσματος β. 5 σημεία σε κάθε $1 m^2$ ελάσματος

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΜΕΝΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ, ΣΤΟΜΙΑ ΚΥΡΙΩΝ ΚΥΤΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ, ΥΔΡΟΡΡΟΕΣ ΚΑΙ ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΠΛΕΥΡΙΚΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ

ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
1. Διασταυρωμένες λωρίδες ελάσματος στο κατάστρωμα 2 Κάτω του καταστρώματος ενισχύσεις 3. Καλύμματα κυτών 4. Υδρορροές καλυμμάτων κυτών 5. Ανώτερες πλευρικές δεξαμενές θαλασσίου έρματος 6. Ελάσματα κυρίου καταστρώματος	Ύποπτα σημεία των διασταυρωμένων λωρίδων ελάσματος στο κατάστρωμα α. Ενισχυτικά μέρη β. Διαμήκη μέρη α. περίζωμα, κάθε πλευρά και άκρα, σε τρεις περιοχές β. 3 διαμήκεις πλευρές, εξωτερικές ενώσεις (2) και ενώσεις μεσαίας γραμμής (1)	α. 5 σημεία μεταξύ των ενισχύσεων κάτω από το κατάστρωμα ανά 1 m μήκους α. 5 σημεία σε κάθε άκρο και μέσο ζυγού β. 5 σημεία και για ενισχυμένους νομείς και για φλάντζες α. 5 σημεία σε κάθε περιοχή

7. Κύριο κατάστρωμα κατά το διάμηκες 8. Ενισχυμένοι νομείς /εγκάρσιες ενισχύσεις	Κάθε πλευρά και άκρο των υδρορροών , μία πλευρά στο κατώτερο 1/3, μία πλευρά στο ανώτερο τμήμα των 2/3 της υδρορροής	β. 5 σημεία παχυμέτρησης σε κάθε πλευρά 5 σημεία παχυμέτρησης κάθε πλευράς π.χ. άκρο και πλευρά υδρορροής
	α. Στεγανές εγκάρσιες φρακτές	i. 5 σημεία σε κάθε 1m^2 ελάσματος
	i. στο κατώτερο 1/3 της φρακτής	ii. 5 σημεία σε κάθε 1m^2 ελάσματος
	ii. στο ανώτερο τμήμα των 2/3 της φρακτής	iii. 5 σημεία σε κάθε 1m μήκους
	iii. ενισχύσεις	i. 5 σημεία σε κάθε 1m^2 ελάσματος
	β. 2 αντιπροσωπευτικά καλύματα των εγκαρσίων φρακτών	ii. 5 σημεία σε κάθε 1m^2 ελάσματος iii. 5 σημεία σε κάθε 1m μήκους
	i. στο κατώτερο 1/3 της φρακτής	γ. i. 5 σημεία για κάθε 1m^2 ελάσματος
	ii. στο ανώτερο τμήμα των 2/3 της φρακτής	ii. 5 σημεία για κάθε 1m^2 ελάσματος
	iii. ενισχύσεις	δ. 5 σημεία και στους ενισχυμένους νομείς και στις φλάντζες για κάθε 1m μήκους
	γ. 3 αντιπροσωπευτικά ελάσματα στις αναρροφήσεις (slopes)	
	i. στο κατώτερο 1/3 της δεξαμενής	5 σημεία σε κάθε 1m^2 ελάσματος
	ii. στα ανώτερα 2/3 της δεξαμενής	5 σημεία και στους ενισχυμένους νομείς και στις φλάντζες για κάθε 1m μήκους
	δ. Διαμήκη ύποπτα και γειτονικά	
	Υποπτα ελάσματα και γειτονικά	5 σημεία για κάθε 1m^2
	Το ελάχιστο από τρεις διαμήκεις όπου το έλασμα μετράται	
	Υποπτα ελάσματα	

ΔΙΠΥΘΜΕΝΑ ΚΑΙ ΧΟΑΝΕΣ

ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
1. Εσωτερικά ελάσματα διπυθμένου	Υποπτο έλασμα και επιπλέον όλα τα γειτονικά ελάσματα	5 σημεία για κάθε ομάδα μεταξύ διαμήκων ανά 1 m μήκους
2. Εσωτερικά / διαμήκη διπυθμένου	Τρία διαμήκη όπου τα ελάσματα μετρώνται	3 μετρήσεις σε κάθε ευθεία γραμμή κάθετα στον ενισχυμένο νομέα και 3 μετρήσεις στη φλάντζα
3. Διαμήκεις κύριοι δοκοί ή εγκάρσια δάπεδα	β. Υποπτα ελάσματα	
4. Στεγανά διαφράγματα (WT δάπεδα)	α. στο κατώτερο 1/3 της δεξαμενής	β. 5 σημεία σε κάθε 1m^2 περίπου
5. Ενισχυμένοι νομείς	β. στο ανώτερο τμήμα των 2/3 της δεξαμενής	α. 5 σημεία ανά 1m^2 ελάσματος
6. Πυθμένας/διαμήκεις πλευρές περιβλήματος	Υποπτα ελάσματα	β. 5 σημεία ανά 1m^2 ελάσματος
	Το ελάχιστο τρεις διαμήκεις στα ύποπτα σημεία	5 σημεία ανά 1m^2 ελάσματος 3 μετρήσεις σε ευθεία γραμμή κάθετα στους ενισχυμένους νομείς3 μετρήσεις της φλάντζας

ΚΥΤΗ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ ΜΕΤΡΗΣΗΣ	ΠΡΟΤΥΠΟ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
1. Πλευρικά ελάσματα περιβλήματος	Υποπτο έλασμα και κάθε γειτονικό	α. Σε κάθε άκρο και μέση: 5 σημεία και στον ενισχυμένο νομέα και στη φλάντζα β. 5 σημεία εντός των 25 mm των συνεργαζομένων με το έλασμα του περιβλήματος και το κατώτερο έλασμα των δεξαμενών λυμάτων

ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΤΟ ΑΥΞΗΜΕΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΣΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
(Απόφαση Α. 744 (18) Παράρτημα Β)

25. Η παρακάτω πρόταση προστίθεται στην παράγραφο 1.2.1:

"Μία δεξαμενή φορτίου και έρματος θα χρησιμοποιείται ως δεξαμενή έρματος όταν διαπιστώνεται σημαντική διάβρωση στη δεξαμενή αυτή".

26. Η υπάρχουσα παράγραφος 1.2.8 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"1.2.8 Ως σύστημα προστασίας από διάβρωση θεωρείται κανονικά είτε :

1. ένα επίχρισμα πολλαπλών στρώσεων ή

2. ένα επίχρισμα πολλαπλών στρώσεων συμπληρωμένο με ανόδια.

Προστατευτικό επίχρισμα θα είναι συνήθως εποξικό επίχρισμα ή ισοδύναμο. Αλλα συστήματα επιχρίσματος μπορεί να θεωρούνται αποδεκτά ως εναλλακτικά αρκεί αυτά να εφαρμόζονται και διατηρούνται σύμφωνα με τις ειδικές οδηγίες του κατασκευαστή.

Όπου έχουν εφαρμοστεί, απλά επιχρίσματα θα παρέχουν ασφαλή πρόσβαση για τον επιθεωρητή για να επιβεβαιώσει την αποτελεσματικότητα του επιχρίσματος και, να διατυπώσει μια εκτίμηση των συνθηκών εσωτερικών κατασκευών η οποία μπορεί να περιλαμβάνει τοπική αφαίρεση του επιχρίσματος".

27. Στην παράγραφο 2.3.1, στη δεύτερη πρόταση, οι λέξεις "ή όπου απλό επίχρισμα έχει εφαρμοσθεί" προστίθενται μετά τη λέξη "ανανεωμένα".

28. Στην παράγραφο 4.2.4, στην πρώτη πρόταση , οι λέξεις "ή όπου απλό επίχρισμα έχει εφαρμοσθεί" προστίθενται μετά τη λέξη "ανανεωμένα".

29. Η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στην παράγραφο 7.1.1.2:

"Σε κάθε περίπτωση ,ανεξάρτητα από το πρότυπο, η έκταση των παχυμετρήσεων θα είναι ικανή να παρουσιάσει τον πραγματικό μέσο όρο κατάστασης του ελάσματος".

30. Στο κεφάλαιο 10 του Παραρτήματος Β - "Προτεινόμενες διαδικασίες για παχυμετρήσεις ", Γενικά οι ακόλουθες λέξεις προστίθενται στο τέλος της παραγράφου 2:

"και η μέγιστη επιτρεπτή μείωση θα είναι ορισμένη"

31. Στο Προσάρτημα 2, στο Κεφάλαιο 10 του Παραρτήματος Β - "Αναφορές παχυμετρήσεων" προστίθεται νέα στήλη με τίτλο "Μέγιστη επιτρεπτή μείωση (mm)"

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 28 Ιανουαρίου 2000

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ — ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ — ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ